DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

20 września   Nr. 22.   Rok 1930.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

165.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 sierpnia 1930 r. Nr. I/2/6141/30, w sprawie Regulaminu Rady Technicznej przy Ministrze Komunikacji oraz składu osobowego tej Rady.

Na podstawie § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 stycznia 1925 r. w sprawie powołania Rady Technicznej przy Ministrze Kolei i § 5 Statutu tejże Rady (Monitor Polski Nr. 14, poz. 63 i Dz. Urz. M. K. Nr. 5, poz. 13), zatwierdzam zamieszczony w załącznikach do niniejszego rozporządzenia Regulamin Rady Technicznej przy Ministrze Komunikacji oraz skład osobowy tejże Rady.

Załatwianie spraw w Radzie Technicznej winno odbywać się na podstawie instrukcji, zatwierdzonej przez Ministra Komunikacji dnia 29 grudnia 1926 r. (załącznik do protokółu Nr. 7 Rady Technicznej z dnia 20 września 1926 r.), ze zmianami wynikającemi z postanowień załączonego Regulaminu Rady.

Sprawy dotyczące przebudowy węzła kolejowego warszawskiego, rozpatrywane według dotychczasowego Regulaminu przez osobny zmniejszony skład Rady Technicznej, przechodzą do Sekcji wę-

złów kolejowych, przewidzianej w załączonym Regulaminie.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Z chwilą tą traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Kolei z dnia 23 kwietnia 1925 r. Nr. Pr. 1971/25 w sprawie utworzenia Rady Technicznej przy Ministrze Kolei (Dz. U. M. K. Nr. 5, poz. 13 z 1925 r.).

REGULAMIN RADY TECHNICZNEJ przy MINISTRZE KOMUNIKACJI.

§ 1.

Zadanie Rady.

Rada Techniczna, stanowiąca organ doradczy i opinjodawczy przy Ministrze Komunikacji, ma za zadanie rozpatrywanie i opinjowanie zasadniczych przepisów i warunków technicznych oraz ważniejszych projektów i zagadnień technicznych w dziedzinach podległych Ministrowi Komunikacji.

§ 2.

Szczegółowy zakres działania Rady.

Rada techniczna rozpatruje następujące sprawy skierowane do niej przez Ministra oraz wnoszone, z upoważnienia Ministra, bezpośrednio przez Dyrektorów Departamentów technicznych Ministerstwa Komunikacji i przez Przewodniczącego Rady:

1) Zasadnicze przepisy i warunki techniczne, dotyczące projektowania, budowy oraz utrzymania i eksploatacji kolei żelaznych;
2) projekty ogólne budowy nowych linji kolei żelaznych użytku publicznego, oraz ważniejsze projekty przebudowy i rozwoju istniejących linij;
3) projekty typów budowli, mostów, nawierzchni i urządzeń kolejowych, w szczególności typów urządzeń do zabezpieczenia ruchu pociągów i sygnalizacij i typów urządzeń telegraficznych i telefonicznych;
4) projekty większych mostów — żelaznych ponad 50 metrów, żelazobetonowych ponad 15 metrów i kamiennych ponad 10 metrów rozpiętości oddzielnych przeseł; projekty zwodzonych mostów i tuneli;
5) projekty stacyj węzłowych oraz stacyj i dworców w większych miastach i centrach administracyjnych lub przemysłowych oraz ważniejszych stacyj granicznych, krańcowych i rozrządowych;
6) projekty budowy i przebudowy warsztatów do naprawy głównej taboru;
7) projekty typów nowego taboru kolejowego i jego urządzeń;
8) projekty budowli z nowych, niestosowanych dotychczas materjałów oraz nowych sposobów wykonywania robót;
9) projekty elektryfikacji kolei oraz budowy i przebudowy wielkich elektrowni;
10) projekty i warunki techniczne budowy tramwajów o trakcji mechanicznej;
11) wszelkie inne projekty i sprawy techniczne z zakresu działalności Ministerstwa, skierowane do Rady Technicznej w trybie wskazanym w ust. 1 niniejszego paragrafu.

Ze spraw, określonych w p. 11 niniejszego paragrafu Rada i jej Sekcje (§ 5) rozpatrują w szczególności następujące sprawy:

a) ogólne zasady sporządzenia projektów wyjątkowej wagi i ich szkice;

b) plany ogólne wykonania długotrwałych robót pierwszorzędnego znaczenia z rozkładem ich na poszczególne lata;

c) dane o postępie robót, wskazanych w poprzedzającym punkcie b), przedstawiane perjodycznie.

§ 3.

Materjał obrad Rady.

Projekty wnoszone do Rady winny odpowiadać przepisom o wykonaniu projektów budowli kolejowych, zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Kolei z dnia 6 grudnia 1924 r. Nr. V/8791/24 (Dz. U. M. K. Nr. 15, poz. 61).

Dla możności oceny projektów wnoszonych do Rady należy dołączać do nich dane co do kosztów ich wykonania.

Rada Techniczna nie jest obowiązana sprawdzać przedstawianych jej obliczeń.

Departamenty Ministerstwa Komunikacji dostarczają na żądanie Przewodniczącego Rady dane, niezbędne do rozpatrywania spraw w Radzie.

§ 4.

Skład Rady.

W skład Rady Technicznej wchodzą:

1) Przewodniczący, mianowany przez Ministra;
2) odpowiednia ilość członków, powołanych przez Ministra z pośród wybitnych fachowców na polu techniki komunikacyjnej;
3) przedstawiciel Sztabu Głównego;
4) Dyrektorowie Departamentów technicznych Ministerstwa Komunikacji z prawem każdorazowego delegowania, jako swych zastępców, Naczelników tych Wydziałów, które opracowują sprawy rozpatrywane na odnośnem posiedzeniu Rady Technicznej.

Z grona członków Rady Minister mianuje — na wniosek Przewodniczącego Rady — Zastępcę Przewodniczącego.

Przewodniczący i członkowie Rady powołani przez Ministra sprawują swe mandaty do odwołania.

Członkowie Rady nie mogą uchylać się bez usprawiedliwienia od brania udziału w posiedzeniach Rady i jej Sekcyj.

§ 5.

Podział Rady na Sekcje.

Rada Techniczna dzieli się na cztery Sekcje: budowlaną, mechaniczną, eksploatacyjną i Sekcję węzłów kolejowych.

§ 6.

Skład Sekcyj.

Skład osobowy Sekcyj ustala Minister Komunikacji na wniosek Przewodniczącego Rady. Przedstawiciel Sztabu Głównego oraz przedstawiciele Departamentów technicznych Ministerstwa Komunikacji uczestniczą we wszystkich Sekcjach.

§ 7.

Narady Członków Rady. Komisje.

Do rozpatrywania spraw bardziej złożonych lub wymagających uprzedniego przygotowania Przewodniczący może zwoływać narady poszczególnych członków Rady lub wyznaczać z pośród nich specjalne Komisje.

§ 8.

Uczestnicy obrad Rady z innych Ministerstw i władz samorządowych. Rzeczoznawcy.

Oprócz członków Rady Technicznej, wymienionych w § 4, w posiedzeniach Rady, jej Sekcyj i Komisyj biorą udział, na zaproszenie Przewodniczącego, przedstawiciele innych Ministerstw i władz samorządowych, zainteresowanych przy rozpatrywaniu spraw do nich się odnoszących, oraz specjalni rzeczoznawcy.

§ 9.

Udział Dyrektorów Kolei Państwowych (budowy kolei) w obradach Rady.

W posiedzeniach Rady, jej Sekcyj i Komisyj biorą udział, na zaproszenie Przewodniczącego, w charakterze rzeczoznawców, zainteresowani w danych sprawach Dyrektorowie Kolei Państwowych oraz Dyrektorowie (Kierownicy) Zarządów Budowy Kolei lub ich zastępcy.

§ 10.

Obrady Rady. Zwoływanie posiedzeń.

Sprawy wniesione do Rady Przewodniczący Rady kieruje według ich treści na posiedzenia Rady lub Sekcyj. Rada obraduje bądź w pełnym składzie, bądź w Sekcjach. Każda Sekcja obraduje bądź osobno w pełnym składzie bądź łącznie z innemi sekcjami (jedną lub więcej) w składzie pełnym albo częściowym.

Posiedzenia zwołuje Przewodniczący w miarę potrzeby.

§ 11.

Przewodnictwo obrad.

Obradami Rady i Sekcyj kieruje Przewodniczący Rady lub jego zastępca. Do przewodniczenia obradom Sekcji może być wyznaczony przez Ministra, na wniosek Przewodniczącego Rady, jeden z członków tej Sekcji.

Naradom specjalnych Komisyj przewodniczy Przewodniczący Rady lub jego Zastępca albo jeden z Członków Komisji, wyznaczony przez Przewodniczącego Rady.

§ 12.

Referowanie spraw w Radzie.

Na posiedzeniach Rady i Sekcyj referują sprawy członkowie Rady, z wyjątkiem Dyrektorów Departamentów, wyznaczeni przez Przewodniczącego.

§ 13.

Uchwały Rady.

Do ważności uchwał Rady w pełnym składzie niezbędna jest obecność, prócz Przewodniczącego lub jego zastępcy, conajmniej połowy członków z ogólnej ich liczby, w tem przedstawiciela przynajmniej jednego zainteresowanego Departamentu.

Do ważności uchwał Rady w pojedyńczych Sekcjach niezbędna jest obecność, prócz Przewodniczącego lub jego zastępcy, conajmniej dwóch członków z liczby wskazanych w punkcie 2 § 4 i przedstawiciela zainteresowanego Departamentu z odpowiedniem zwiększeniem składu na posiedzeniach Sekcyj zjednoczonych.

Uchwały Rady zapadają większością głosów obecnych członków Rady. W razie równości głosów, przeważa głos Przewodniczącego.

Uczestnicy obrad, nie będący członkami Rady oraz rzeczoznawcy nie biorą udziału w głosowaniach Rady i jej Sekcyj.

§ 14.

Protokóły obrad.

O każdej sprawie, rozpatrzonej przez Radę lub jej Sekcję, (Komisję) sporządza się osobny protokół. W razie zasadniczej różnicy zdań, w protokóle notuje się opinję większości i mniejszości obecnych.

Protokóły posiedzeń Rady (Sekcyj, Komisyj) sporządza Sekretarz Rady lub jego zastępca, wyznaczeni przez Ministra na wniosek Przewodniczącego Rady w porozumieniu z Dyrektorem Departamentu Utrzymania i Budowy.

§ 15.

Zatwierdzanie i wykonywanie uchwał Rady.

W sprawach podlegających decyzji Ministra Przewodniczący Rady przedstawia uchwały do decyzji Ministra po uzgodnieniu ich z Dyrektorem właściwego Departamentu. Wnioski Rady w sprawach, co do których decyzja należy do kompetencji Dyrektora Departamentu, jak również wnioski tyczące się rozpatrzenia przedwstępnych projektów szkicowych i zasad wykonania poszczególnych projektów, Przewodniczący przekazuje bezpośrednio odnośnym Departamentom.

§ 16.

Załatwianie spraw Rady.

Przewodniczący Rady załatwia sprawy bieżące Rady przy pomocy sekretarza Rady (§ 14) lub jego zastępcy.

Przewodniczący Rady może przekazać za zezwoleniem Ministra stałe załatwianie pewnych spraw, należących do jego kompetencji, swojemu zastępcy.

§ 17.

Kancelarja Rady.

Kancelarję Rady Technicznej prowadzi funkcjonarjusz Ministerstwa wyznaczony przez Ministra Komunikacji na wniosek Przewodniczącego Rady w porozumieniu z Dyrektorem Departamentu Utrzymania i Budowy.

§ 18.

Wydatki Rady.

Wydatki Rady Technicznej są pokrywane z sum preliminowanych na ten cel w budżecie Ministerstwa Komunikacji, jakoteż z sum, przeznaczonych na ten cel przez Ministra Komunikacji z właściwych kredytów inwestycyjnych.

Przewodniczący Rady oznacza wysokość bieżących wydatków Rady w granicach sum preliminowanych i przedstawia Ministrowi Komunikacji kwartalne sprawozdania z obrotu funduszów Rady Technicznej łącznie ze sprawozdaniem z czynności Rady.

§ 19.

Wynagrodzenie i ulgi przejazdowe dla Członków Rady.

Przewodniczący i inni Członkowie Rady Technicznej, z wyjątkiem urzędników państwowych i pracowników P. K. P. w czynnej służbie, otrzymują za udział w każdem posiedzeniu Rady lub Sekcji (Komisji) wynagrodzenie w kwocie 50 zł., zamiejscowi zaś członkowie ponadto djety według IV stopnia służbowego i bezpłatne bilety jazdy koleją.

Załącznik 2.

Skład osobowy Rady Technicznej.

	Udział w Sekcjach:			
	Budowlanej	Mechanicznej	Eksploatacyjnej	Węzłów kolejowych
Przewodniczący: Inż. Eberhardt Jul.	1	1	1	1
Zastępca przewodniczącego i zarazem Przewodniczący Sekcji Węzłów Kolejowych: Prof. Inż. Dr. Wasiutyński Aleksander	1	1	1	1
Zastępca Przewodniczącego Sekcji Węzłów Kolejowych: Inż. Sztolcman Stefan	1	—	1	1
Członkowie Sekcyj:				
Inż. Berkiewicz Jan	1	—	1	1
Inż. Dunin Antoni	—	—	1	1
Prof. Inż. Dr. Fedorowicz Józef	1	—	—	1
Prof. Inż. Dr. Huber Maksymiljan	1	1	—	—
Prof. Inż. Dr. Kunicki Stanisław	1	—	—	—
Prof. Arch. Lalewicz Marjan	1	—	—	1
Inż. Dr. Langrod Adolf	—	1	—	—
Prof. Inż. Minkiewicz Witold	—	—	—	1
Inż. Mrozowski Józef	1	—	—	—
Inż. Mikulski Konstanty	—	1	—	1
Inż. Prüffer Józef	1	—	—	—
Prof. Inż. Dr. Pszenicki Andrzej	1	—	—	—
Inż. Rybicki Stanisław	—	—	1	—
Prof. Inż. Dr. Staniewicz Leon	—	1	1	—
Prof. Inż. Dr. Wątorek Karol	1	—	—	1
Prof. Inż. Xiężopolski Antoni	—	1	—	—
Prof. Inż. Zipser Kazimierz	—	—	1	—
Przedstawiciel Sztabu Głównego	1	1	1	1
Dyrektor Departamentu Ruchu (IV)	1	1	1	1
Dyrektor Departamentu Utrz. i Bud. (V)	1	1	1	1
Dyrektor Departamentu Mech. i Zasob. (VI)	1	1	1	1
	16	11	12	14

Sekretarz Rady Inż. Zenowicz Bronisław.
Zastępca Sekretarza Rady Inż. Domaszewiczówna Zofja.

166.

Nr. I/2/6364 30 z dnia 23 lipca 1930 r. w sprawie zmiany Regulaminu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

W § 20 Regulaminu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych skreśla się punkt 62 (str. 41), a następne punkty otrzymują kolejną numerację.

SPRAWY FINANSOWE.

167.

Nr. II/7120/2/30 z dnia 22 sierpnia 1930 r. w sprawie uzupełnienia P. S. 245 — 10.

W porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych poleca się ostatni ustęp rozdziału VI punkt 5 P. S. 245—10 zmiana L. 1 zastąpić ustępem następującej treści: „W kartach powołania, wydawanych wraz z biletami na przejazd, należy umieszczać dwa odciski okrągłej pieczęci, a mianowicie:

1) na samej karcie powołania cz. I. nad linją perforowaną,

2) na bilecie na przejazd cz. II. pod linją perforowaną.

Odciski pieczęci mają być wyraźne".

SPRAWY RUCHOWE.

168.

Nr. IV/4/5414/30 z dnia 10 lipca 1930 w sprawie zmiany na kolejach austrjackich warunków włączania wagonów do pociągów osobowych.

W umowie R. I. C., obowiazującej od dnia 15 maja 1928 r., wysłanej do Dyrekcji Okręgowej P. K. P. przy piśmie M. K. Nr. IV/6440/14 z dnia 30/IV-28 r. należy wprowadzić następujące zmiany:

I. Na str. 74 polskiego tekstu umowy R. I. C. Załącznik C[1] w pozycji pierwszej „Austrja" skreślić słowa wskazane w rubrykach 3. 4 i 5. to jest wszystko od słów: „Niema przepisów" do słów „tylko wagony wózkowe" i wpisać:

„a) Dla pociągów o prędkości od 50 do 70 klm./godz. Naimniejsze obciążenie na oś 5 ton, najmniejszy dozwolony rozstęp osi 4 mtr.

b) Dla pociągów o prędkości od 70 do 90 klm./godz. Naimniejsze obciążenie na oś 6 ton, najmniejszy dozwolony rozstep osi 6 mtr. dla wagonów 2 osiowych i 7,5 mtr. dla wagonów 3 osiowych. Prócz tego wagony powinny być zaopatrzone w hamulec zespolony, ustalony w zał. H; wagony powinny posiadać także hamulec ręczny".

II. Na str. 77 polskiego tekstu umowy R. I. C. załącznik C[2] w pierwszej pozycji „Austrja" skreślić całkowicie słowa wskazane w rubryce „Warunki" poczynając od słów:

„Rozstęp osi wagonów" do słów „nie powinna przekraczać 1 roku" — i wpisać:

„a) Pociągi o prędkości od 50 do 70 klm./godz.

Najmniejszy dozwolony rozstęp osi 4 mtr., najmniejsze obciążenie na oś 4 t. Co do wyposażenia w hamulec patrz załącznik H. Umocowanie obręczy kół powinno być ciągłe na całym obwodzie. Najmniejsza grubość obręczy mierzona w płaszczyźnie okręgu tocznego powinna wynosić 30 m/m dla wagonów hamulcowych i 25 m/m dla wagonów bez hamulca.

Resory muszą być połączone z ostojnicami za pomocą przegubów. Termin ostatniej rewizji okresowej nie może przekraczać 2-ch lat. W okresie ogrzewaniowym wagony powinny być zaopatrzone w przewody do ogrzewania parowego. Wagony na kołach żeliwnych z utwardzoną powierzchnią toczną nie są dopuszczane.

b) Pociągi o prędkości od 70 do 90 klm./godz.

Wagony powinny posiadać osie przesuwne. Najmniejszy dozwolony rozstęp osi 4 5 mtr. dla wagonów 2-osiowych i 7,5 mtr. dla wagonów 3-osiowych. Najmniejsze obciążenie na oś 4,5 t. Co do wyposażenia w hamulec patrz załacznik H. Obręcze kół powinny być ciagłe na całym obwodzie i ich grubość mierzona w płaszczyźnie okręgu tocznego powinna wynosić conajmniej 30m/m. Resory muszą być połączone z ostojnicami za pomocą przegubów. Termin ostatniej rewizji okresowej nie może przekraczać 1½ roku. W okresie ogrzewaniowym wagony powinny być zaopatrzone w przewody do ogrzewania. Wagony na kołach żeliwnych z utwardzoną powierzchnią nie są dopuszczane.

c) Pociągi o prędkości ponad 90 klm./godz.

Dopuszczają się tylko wagony wózkowe. Najmniejszy dozwolony rozstęp osi wózków 2,5 mtr. i najmniejsze obciążenie na oś 7 ton. Wszystkie osie powinny być hamowane przy pomocy hamulca szybkodziałającego (patrz załącznik H). Obręcze kół powinny być ciagłe na całym obwodzie i ich grubość mierzona w płaszczyźnie okręgu tocznego powinna wynosić conajmniej 35 m/m. Termin ostatniej rewizji okresowej nie może przekraczać 6 miesięcy. W okresie ogrzewaniowym wagony powinny być zaopatrzone w przewody do ogrzewania parowego i w razie potrzeby w przewód do ogrzewania elektrycznego. Wagony na kołach żeliwnych z utwardzoną powierzchnią nie są dopuszczane.

Jako wyjątek mogą być również dopuszczane wagony 2-osiowe. Ogólna ilość osi tych wagonów nie powinna jednak przewyższać 1/5 ilości osi innych wagonów. Grubość obręczy mierzona w płaszczyźnie okręgu tocznego powinna wynosić conajmniej 35 m/m. Termin ostatniej rewizji okresowej nie może przekraczać 6 miesięcy. Pozatem wagony powinny odpowiadać warunkom wskazanym w punkcie „b".

III. W załączniku I strona 62 R. I. C. w ostatniej kolumnie pozycji „Niemcy" w wierszu 7-ym od góry skreślić słowa: „i Würzburg", a między słowami „Nürnberg" i „Regensburg" wpisać słowo „i".

169.

Nr. IV/2/2288/30 z dnia 23 lipca 1930 r. w sprawie wyznaczania miejsc w przedziałach.

Znosząc zarządzenie z dnia 8 lipca 1924 r. Nr. dz. IV/9213/12 w powyższej sprawie Ministerstwo Komunikacji poleca w wagonach bez miejscówek umieszczać w przedziałach klasy I-ej po 4 osoby, w przedziałach klasy II-ej po 6 osób, a w przedziałach klasy III-ej po 8 osób.

W wagonach starszego typu, których konstrukcja przewidywała większą lub mniejszą ilość miejsc do siedzenia (np. w wagonach wyścielanych z odpowiednio przegrodzonemi siedzeniami, lub w wagonach twardych z numeracją miejsc do siedzenia dla większej lub mniejszej ilości osób), należy się stosować do właściwości danego wagonu.

W razie braku miejsc pewnej klasy w całym pociągu, konduktor powinien — uwiadamiając podróżnych o przepełnieniu pociągu umieszczać w przedziałach wyjątkowo więcej osób siedząco, niż powyżej ustalono, nie więcej jednak jak 6 osób w klasie I-ej, 8 osób w klasie II-ej i 10 osób w klasie III-ej w przedziale.

W takim razie konduktor jest obowiązany zgłosić o fakcie kierownikowi pociągu, celem zrobienia odpowiedniej wzmianki w raporcie z jazdy.

Powyższe zasady należy odpowiednio stosować również do małych przedziałów (półprzedziałów).

Celem zachęcenia podróżnych do korzystania z przedziałów klasy I-ej, należy stale dążyć do zestawiania składów nocnych pociągów pasażerskich z wagonów z podnoszonemi oparciami.

Konduktorzy pociągów pasażerskich są obowiązani w porze nocnej na żądanie podróżnego i za zgodą innych podróżnych, zajmujących miejsca na tej samej ławce, podnosić oparcia, w celu umożliwienia podróżnym leżenia.

Obowiązek powyższy odnosi się również do przedziałów klasy II-ej w odpowiednich okolicznościach.

170.

Nr. IV/2/5948/30 z dnia 22 lipca 1930 r. w sprawie okazywania pomocy ociemniałym inwalidom wojennym.

W związku z zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 lipca r. b. Nr. IV/2/4570/30 w sprawie ułatwiania podróży inwalidom wojennym, dotkniętym ciężkiem kalectwem, Ministerstwo Komunikacji, celem zapobieżenia wątpliwościom wyjaśnia, że zarządzenie M. K. Nr. I/1/1421/30 (ogłoszone pod poz. 57 Dz. Urz. M. K. Nr. 7 z 1930) w powyższej sprawie pozostaje nadal w mocy.

Równocześnie M. K. nadmienia, że wobec posiadania przez członków Związku Stowarzyszeń Ociemniałych Żołnierzy R. P. stałej odznaki sanitarno - ochronnej (noszonej przez nich w klapie ubrania lub płaszcza), okazywanie innego zaświadczenia, celem uzyskania ułatwień w podróży koleją nie jest konieczne.

Wzór wspomnianej odznaki był uwidoczniony w Dz. Urz. M. K. Nr. 7 z 1930 r.

171.

Nr. IV/4/5861/30 z dnia 13 sierpnia 1930 r. w sprawie zmiany systemu hamulca na kolejach austrjackich.

W umowie R. I. C., obowiązującej od dnia 15 maja 1928 r., wysłanej do Dyrekcji Okręgowej P. K. P. przy piśmie Ministerstwa Komunikacji Nr. IV/6440/14 z dnia 30/IV — 28 r., należy wprowadzić następujące zmiany:

Na stronicy 93 polskiego tekstu umowy R. I. C. załącznik „H" w pozycji pierwszej „Austrja" skreślić wszystko co jest wskazane w rubrykach 3-iej i 4-ej, to jest w rubryce „Systemy hamulców" słowa: „Hamulec próżniowy o szybkiem działaniu" i w rubryce „Uwagi" skreślić wszystko od słów: „U wagonów istniejących jest" — do słów: „w hamulec szybkodziałający o powietrzu sprężonem". I wpisać następujący tekst ogólny dla rubryk 3-iej i 4-ej:

a. Pociągi pośpieszne.

Od 1-go stycznia 1931 r.

Hamulec o sprężonem powietrzu systemu Westinghous'a lub Knorr'a uzupełniony zaworem różnicowym i wyrównawczym, systemu Hardy (Rihosek-Leuchter)

lub

inny szybkodziałający hamulec o sprężonem powietrzu, dający się odhamowywać stopniowo i nie wyczerpujący się

i do 31 grudnia 1932 r.

jeszcze hamulec samoczynny próżniowy szybkodziałający.

Ze względu na stopniowe wprowadzanie hamulca o sprężonem powietrzu, obok tego hamulca potrzebny jest jeszcze do 31 grudnia 1932 r. samoczynny szybkodziałający hamulec próżniowy.

Dla poszczególnych linji mogą być zawarte oddzielne porozumienia.

W wagonach istniejących dozwolony jest również przestawny hamulec próżniowy o szybkiem działaniu. Wagony towarowe mogą być również zaopatrzone w szybkodziałający hamulec próżniowy do pociągów towarowych. W drodze wyjątku dopuszczane są również wagony towarowe, zaopatrzone w przewód hamulca próżniowego i szybkodziałający zawór typu „K".

b. Pociągi osobowe.

Samoczynny hamulec próżniowy o szybkiem działaniu.

W wagonach istniejących dozwolony jest również hamulec próżniowy o szybkiem działaniu przestawny. Wagony towarowe mogą być również zaopatrzone w samoczynny szybkodziałający hamulec próżniowy do pociągów towarowych. W drodze wy-

jątku dopuszczone są również wagony towarowe, zaopatrzone w przewód hamulca próżniowego i zawór szybkodziałający typu „K".

Wagony kursujące na linji Wiedeń „Ostbahnhof) — Węgry (kierunek na Bruck nad Lejtą) powinny być zaopatrzone w szybkodziałający hamulec o powietrzu sprężonem, lub w przewód takiegoż hamulca.

Wagony przeznaczone do kursowania na linji Innsbruck — Scharnitz, powinny być zaopatrzone w szybkodziałający hamulec o powietrzu sprężonem.

172.

Nr. IV/4/6168/30 z dnia 21 sierpnia 1930 r. w sprawie zmiany adresu biura obrachunkowego kolei Węgierskich.

W umowie R. J. C., obowiązującej od dnia 15 maja 1928 r., wysłanej do Dyrekcji Okręgowej P. K. P. przy piśmie Ministerstwa Komunikacji Nr. IV/6440/14 z dnia 30/IV — 28 r., należy wprowadzić następujące zmiany:

1) W załączniku I na str. 63 polskiego tekstu umowy w pozycji „Węgry" w rubryce drugiej skreślić słowa „Wagen — nieteabrechnungstelle der ungar. Linien" i wpisać słowo „Direktion"; skreślić słowa („normals Südbahngesellschaft in Sopron") i wpisać słowa „Wagen — abrechnungsbureau — Budapest".

2) W załączniku E^2 na str. 86 umowy w pozycji „Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców" w rubryce „Cechy" skreślić litery: $\frac{\text{C. D. Ж.}}{\text{S. D. Z.}}$ oraz $\frac{\text{C. X. C.}}{\text{S. H. S.}}$ i wzamian ich wpisać litery: „J. D. Z.".

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

173.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 lipca 1930 r. Nr. V/3-1731/30 w przedmiocie przepisów p. t. „Wskazówki do walki z grzybem drzewnym".

Niniejszem zatwierdzam przepisy p. t. „Wskazówki do walki z grzybem drzewnym", które ukazują się w osobnem wydaniu.

174.

Nr. V/5991/30 z dnia 17 lipca 1930 r. w sprawie objazdów okresowych dokonywanych przez Komisje Dyrekcyjne.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji Nr. V. 1861/28 z dnia 23 lutego 1928 r. w sprawie objazdów okresowych dokonywanych przez Komisję Dyrekcyjną, ogłoszone w Dz. U. M. K. Nr. 5 z 1928 r. poz. 52 niniejszem odwołuje się.

SPRAWY ZASOBOWE.

175.

Nr. VI-4/12301/30 z dnia 26 sierpnia 1930 r. w sprawie uzupełnienia warunków technicznych dostawy cegieł ogniotrwałych i kamieni szamotowych do palenisk parowozowych, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 10 z dnia 1 maja 1928 r.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego — uzupełnić warunki techniczne dostawy cegieł ogniotrwałych i kamieni szamotowych do palenisk parowozowych, a mianowicie w ustępie, zatytułowanym „Wytrzymałość na zmianę temperatury", po słowach „przez raptowne zanurzanie cegły lub kamienia nagrzanego do 1200° C. w wodzie o temperaturze 15° C." należy dodać słowa „i natychmiastowe wyjęcie go".

176.

Nr. VI/4/12103/30 z dnia 21 sierpnia 1930 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy sukna i materjałów sukiennych na ubrania mundurowe dla pracowników P. K. P.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy sukna i materjałów sukiennych na ubrania mundurowe dla pracowników P. K. P.

WARUNKI TECHNICZNE

dostawy sukna i materjałów sukiennych na ubrania mundurowe dla pracowników P. K. P.

1. Surowiec.

Sukno powinno być wykonane z czystej, żywej i zdrowej wełny dorosłych owiec przepisowych gatunków i w takim stosunku procentowym gatunków, jaki jest podany w warunkach technicznych dla każdego rodzaju sukna.

Sukno nie może zawierać domieszek gorszych lub uszkodzonych gatunków wełny (hawarowanych lub zbutwiałych i t. p. wyczesków) z wyjątkiem sukna czapkowego i wyłogowego, tabela L. kol. 9, 10, 11, które może zawierać wyczeski w ilości dozwolonej), dalej zgrzeblin, wełny ponownej, wełny garbarskiej i martwicy, oraz żadnych innych włókien jakiegokolwiek pochodzenia.

Wełna jagnięca dopuszczalna jest jedynie jako biała domieszka przy suknach koloru marengo (tabela L. kol. 5, 6).

2. Farbowanie.

Sukna granatowe, czarne i marengo powinny być farbowane w wełnie, zaś sukna na wyłogi i czapki czerwone — w sztuce. Dla sukien, farbowanych w wełnie, należy używać trwałych barwników z dodatkowem chromowaniem, zaś dla sukien, farbowanych w sztuce, kwaśnych trwałych barwników.

Trwałość barwników musi odpowiadać przepisom, określonym w badaniach szczegółowych odbioru sukien.

Odcień koloru powinien znajdować się pomiędzy granicami różnych odcieni dwóch wzorów sukna, stanowiących dopuszczalne odchylenia w kolorze, a dostarczonych przez P. K. P.

Kolor musi być jednostajny, niemelażowany, bez plam i obłoków, nie powinien farbować przy tarciu białą szmatką bawełnianą. Sukna farbowane w sztuce muszą być nawskroś przebarwione.

Komisji Odbiorczej przysługuje prawo żądania od dostawcy wiarogodnych dokumentów stwierdzających pochodzenie wełny lub pozostających w związku z zakupem i sprowadzeniem przedstawionej partji wełny.

Komisji odbiorczej przysługuje również prawo kontroli przeróbki w każdym stanie i o każdej porze.

3. Krajki i znaki.

Szerokość wełnianych krajek bocznych powinna wynosić 10 do 14 mm. w gotowym towarze, zaś odróżniające się co do koloru nitki w krajce muszą być wełniane podobnie jak nitki końcowych szlaków zwojów. Przedni koniec zwoju powinien być oznaczony przed folowaniem przez wyszycie wełnianą nitką Nr. sztuki i znakiem P. K. P.

4. Surowa tkanina.

Surowa tkanina powinna być jednostajna, gęsta, bez błędów i odpowiednio oczyszczona z węzłów i supłów i nie powinna wykazywać smug wątkowych.

5. Sukno gotowe.

Gotowe sztuki powinny być złożone w pół szerokości i nawinięte na silne tektury w odpowiednie zwoje. Długość zwojów powinna wynosić 30 do 40 m. Normalna szerokość sukna powinna wynosić 142 cm. bez krajek. Sztuki węższe od 142 cm., jednak nie mniej niż 140 cm., mogą być przyjęte z odpowiednim potrąceniem procentowem, odrzuca się zaś węższe niż 140 cm.

Sztuki szersze od 142 cm. przyjmuje się bez odszkodowania o ile odpowiadają wszelkim innym warunkom, a szczególnie, jeżeli ciężar 1 m. bież. jest większy od minimum przepisowej wagi w takim stosunku, w jakim towar jest szerszy od 142 cm.

Partja, przedstawiona do odbioru, powinna się składać najwyżej z 300 zwojów, każdy o przepisowej długości. W razie zgłoszenia do odbioru większej ilości zwojów Komisja odbiorcza może podzielić przedstawioną partję na części, nie przewyższające 300 zwojów.

Cała partja sukna, przedstawiona do odbioru, powinna być ułożona w odpowiedniej, jasnej sali w ten sposób, żeby światło dzienne dobrze oświetlało zwoje i aby był umożliwiony dostęp do sztuk poszczególnych.

6. Przeglądanie.

Sztuki przegląda się przed oknem, przeciągając je przez urządzenie do przeglądania, przyczem odległość zwisającego sukna od okna powinna wynosić 1 do 2 m. Okno powinno być o ile możności północne, by promienie słoneczne wprost go nie oświetlały, i nie powinno posiadać wyraźnych lub gęstych krat. Zewnętrzny wygląd sukna, kolor, chwyt, wykończenie i postrzyżenie powinny odpowiadać przepisowemu wzorowi. Sukno powinno być dobrze wyprane, czyste i nie wydzielać zapachu; powinno być dostatecznie spilśnione i gęste t. j. nie przeświecać przy przeglądaniu pod światło.

Jeżeli więcej niż 30% próbnych zwojów nie odpowiada wyżej wymienionym wymaganiom, wówczas tę partję zwraca się dostawcy do przebrania, jeśli zaś przy powtórnem przeglądaniu innych zwojów próbnych tej partji okaże się ilość nieodpowiednich zwojów większa niż 30% odrzuca się całą partję. Zwoje nie odpowiednie odrzuca się.

Wszystkie w sztuce występujące braki, jak dziury, plamy smugi, rozdarcia, wytarcia, zanieczyszczenia i t. p., powinny być przez dostawcę oznaczone znakami na krajkach.

Ilość braków, odpowiadająca ilości znaków, powinna być uwidoczniona na przyczepionej do zwoju kartce, na której powinna być również uwidoczniona ilość metrów sukna, zawartego w zwoju, po uwzględnieniu ilości potrąconych za braki, oraz waga zwoju. Braki mniejsze niż 10 cm. długości tkaniny odlicza się z długości zwoju po 10 cm. za każdy brak, zaś przy brakach większych niż 10 cm. odlicza się ich długość rzeczywistą.

Zwoje, w których okażą się braki, przewyższające w łącznej długości 1 m. odrzuca się.

Długość zwoju „L1" (pkt. h) zmniejsza się o łączną długość błędów jako też o długość próbek, wyciętych do badania, t. j. o tak zwaną „stratę długości" „l". Krajki boczne i szlaki końcowe powinny odpowiadać przepisom, a zwoje posiadać odpowiednie cechy, liczby i t. p. oznaczenia.

7. Mierzenie.

Przy mierzeniu długości i szerokości należy posługiwać się metrem stalowym oraz stołem o dokładnej długości 3 lub 4 m.

Długość „L" mierzy się pomiędzy końcowemi krajkami (szlakami) zaś szerokość w sposób opisany w p-kcie h).

Odliczając od przeliczonej długości „L1" (pkt. h) stratę długości „l" (pkt. 6), otrzymamy długość „L2", podlegającą opłacie według ceny umownej.

Wszystkie inne warunki, którym muszą odpowiadać poszczególne sukna, zestawione są w tabeli I.

8. Badanie sukna.

Badanie ma za zadanie określić:

a) Wytrzymałość i wydłużenie.
b) Kurczenie się.
c) Nieprzemakalność.
d) Jakość wełny.
e) Trwałość barwnika.
f) Ilość nitek i splot.
g) Wagę zwojów.
h) Ciężar 1 m. bież.

Przy odbiorze sukna mierzy się 10% przedstawionych do odbioru sztuk, zaś resztę badań technicznych przeprowadza się na sztukach próbnych, dowolnie wybranych z danej partji, w ilości:

Na wytrzymałość, wydłużenie i kurczenie się przy partjach do 50 sztuk 5% zwojów
od 51 do 100 sztuk 4% „
„ 101 „ 200 „ 3% „
„ 201 „ 300 „ 2% „ nie mniej jednak niż jedną sztukę, przyczem każdy ułamek, wynikający z obliczenia, należy przyjmować jako całość n. p. 5% z 15 sztuk — 0,75 t. j. 1 szt., albo 4% z 60 sztuk — 2,4 t. j. 3 sztuki.

Jakość wełny, trwałość barwnika, ilość nitek i nieprzemakalność (tylko sukna impregnowane) bada się z każdej partji 2 do 4 sztuk każdego gatunku sukna. Celem stwierdzenia wagi i ciężaru 1 m. bież. bada się 10% sztuk całej partji, wybranych do sprawdzenia długości, podanej przez dostawcę.

Na prześwietlanie przegląda się 20% sztuk całej partji, jednak Komisja Odbiorcza ma prawo przeglądać wszystkie sztuki.

9. Sposób przeprowadzenia poszczególnych badań.

Z każdej do badania dowolnie wybranej sztuki próbnej Komisja Odbiorcza odcina kawałki o długości około 60 cm mniej więcej na całej szerokości tkaniny, pozostawiając jednak jedną krajkę, by zachować łączność całego zwoju, w ten sposób, że przy różnych sztukach wycina się próbki w różnych miejscach zwoju (koło początku, środka i końca sztuki), przyczem należy uważać, żeby miejsca, z których próbki zostały wycięte, posiadały normalną szerokość.

Na tych próbkach przeprowadza się badania wymieniane w punktach a), b), d), e), f).

a) Wytrzymałość i wydłużenie.

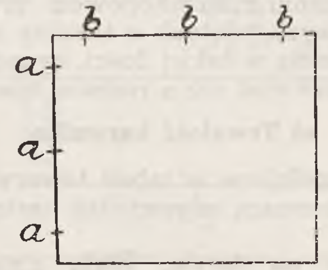
Badanie wytrzymałości przeprowadza się równocześnie z oznaczeniem wydłużenia przy pomocy siłomierza w ten sposób, że dokładnie w kierunku osnowy lub wątku wycięte paski o szerokości 5 cm. zamocowuje się pomiędzy szczękami siłomierza przy odległości szczęk 15 cm., przyczem przed zamknięciem dolnej szczęki obciąża się pasek ciężarkiem. Przy napędzie ręcznym siłomierza ilość obrotów powinna wynosić około 60 obr. na minutę.

Średnia arytmetyczna z trzech rozerwań jednej sztuki w kierunku osnowy i wątku oddzielnie stanowi podstawę do oceny wytrzymałości i wydłużenia próbnych sztuk.

Celem uniknięcia błędnych wyników kontroluje się paski przed rozerwaniem, czy nie zawierają przypadkowo błędnych miejsc jakiegokolwiek rodzaju. Jeżeliby chociaż jedna sztuka próbna wykazała wytrzymałość i wydłużenie mniejsze od norm podanych w tabeli (rubr. 7 do 12) odrzuca się całą partję jako nieodpowiadającą warunkom.

b) Kurczenie się.

Sukno nie powinno wykazywać większego procentu kurczenia się od norm, przewidzianych w tabeli (rubr. 16). W celu stwierdzenia procentu kurczenia się sukna należy z dowolnej ilości (przynajmniej dwóch) sztuk sukna, przedstawionych do odbioru, wyciąć bez najmniejszego rozciągania sukna podług szablonu, a w braku jego odręcznie, próbki prostokątne o bokach: 30 cm w kierunku osnowy i 35 cm w kierunku wątku. Na tych próbkach należy wyznaczyć 3 punkty a, a, a, na osnowie i tyleż punktów b, b, b, na wątku i wymierzyć dokładnie odległości między nimi (patrz szkic). Następnie moczy się próbki w wodzie przez 12 godzin, wysusza



bez jakiegokolwiek rozciągania i wreszcie dokładnie mierzy się odległość pomiędzy powyższemi punktami ponownie. Średnia arytmetyczna obliczonych procentów kurczenia musi leżeć poniżej cyfr, podanych w tabeli (rubr. 16). Jeżeli choćby jedna próba wykazała za duży procent skurczenia, oddaje się całą partję dostawcy do poprawienia przez powtórne naparzenie, w poprawionej partji bada się przynajmniej podwójną ilość zwojów co do kurczenia się, zaś w razie ujemnego wyniku badania choćby jednej sztuki próbnej odrzuca się całą partję. Przy partjach oddanych do poprawienia należy później szczególnie zwracać uwagę na szerokość towaru (patrz pkt. h, j), ponieważ naparzenie może zmienić wymiary sztuki.

c) Nieprzemakalność.

Sukno impregnowane (tabela rubr. 15) nie powinno przepuszczać wody w ciągu czasu wskazanego poniżej, ani też przy nagrzewaniu (w suszarce) do 60° C. nie powinno być lepkie w dotyku.

Celem badania przytwierdza się sukno do ramki tak, by utworzyło workowate wklęśnięcie, w które nalewa się ostrożnie wodę o temperaturze pokojowej aż do chwili otrzymania słupa wody o wysokości 10 cm.

Przed umocowaniem na ramce należy sukno lekko zmiąć w rękach, jednakże bez tarcia, oraz zbadać, czy miejsce badania nie wykazuje nienaturalnych załamań, uszkodzeń lub innych błędów.

Po napełnieniu tkaniny wodą na przeciąg 24 godzin woda nie powinna przeciekać, przyczem występujące ciemne plamki lub nieliczne jednak nieprzeciekające pojedyńcze krople na zewnętrznej powierzchni sukna nie stanowią wady impregnacji. Sukno, nie wytrzymujące powyżej opisanej próby, zwraca się dostawcy do poprawienia. Jeżeli zaś przy powtórnem badaniu okaże się, że sukno warunkom nie odpowiada, odrzuca się całą partję.

d) Jakość wełny.

Przy badaniu jakości surowca jest miarodajnem porównanie wzrokowe i dotykowe z przepisowemi wzorami. Przy badaniu mikroskopowem surowiec sukna powinien zgadzać się z przepisowym gatunkiem i nie zawierać niedopuszczalnych domieszek

jak: włókna niewełniane, wełna ponowna, włókna uszkodzone, odpadki jakiegokolwiek rodzaju, krótkie włókna, n. p. postrzyżyny i t. p., włókna jagnięce w większej ilości, niż przewidziano w warunkach ogólnych (ustęp 1), chore włókna i cebulki włókien w nadmiernej ilości oraz zanieczyszczenia.

Przy badaniu mikroskopowem preparaty sporządza się z wyciągniętych z tkaniny nitek osnowy i wątku oddzielnie w takiej ilości, by módz z zupełną pewnością przekonać się o rodzaju mieszanki.

e) Trwałość barwnika.

Wyszczególnione w tabeli towary z wyjątkiem L. kol. 10 i 11 muszą odpowiadać następującym warunkom:

1) **Próba na tarcie.** Białą nieapreturowaną szmatką bawełnianą, rozciągniętą na palcu wskazującym, pociera się sukno 10 razy mocno tam i z powrotem na długości około 10 cm. Szmatka nie powinna się zabrudzić farbą lub co najwyżej może okazać ślad nieznaczny.

2) **Próba wodna.** Jeden gr. białej przędzy wełnianej i jeden gr. białej przędzy bawełnianej otacza się kawałkiem badanej tkaniny i gotuje przez 5 min. w 50 cm. destylowanej wody. Biała wełna i bawełna nie powinny się zafarbować.

3) **Próba przez pranie.** Sporządzoną jak w punkcie 2 próbkę wkłada się na ½ godziny do ciepłej kąpieli o 70° C., zawierającej w litrze wody 10 gr. mydła obojętnego (marsylijskiego) i 0,5 gr. sody kalcynowanej, pozostawia się ją przez 15 min. w stygnącej kąpieli, poczem się ją spłukuje i suszy. Barwa tkaniny powinna pozostać bez zmiany, zaś biała wełna i bawełna powinna pozostać niezafarbowana.

4) **Pranie alkaliczne.** Sporządzoną jak w punkcie 2 próbkę wkłada się do ogrzanej do 40° C. kąpieli, zawierającej w litrze wody 20 gr. mydła marsylijskiego (obojętnego) i 5 gr. sody kalcynowanej, wygniata się kilka razy i pozostawia w stygnącej kąpieli przez 2 godz., poczem się ją spłukuje i suszy. Barwa tkaniny nie powinna się zmienić, zaś biała wełna i bawełna nie powinna się zafarbować.

5) **Trwałość na kurz.** Kawałek badanej tkaniny wkłada się do roztworu, zawierającego na litr wody 10 gr. palonego wapna i 10 gr. amoniaku 25%-owego, aż tkanina kąpielą nasiąknie, poczem, nie spłukując, suszy się próbkę na powietrzu i szczotkuje.

Barwa nie powinna się zmienić.

6) **Trwałość na pot.** Próbkę badanej tkaniny wkłada się pomiędzy bieloną szmatkę bawełnianą i białą wełnianą i zwija się je razem albo też splata się próbkę z bawełną i wełną. Próbkę, w ten sposób przygotowaną, wkłada się do roztworu, zawierającego w litrze wody 5 gr. soli kuchennej i 6 cm amoniaku 24%-owego (stosunek próbki do roztworu 1:10), pozostawia się przez ½ godz. przy 45° C. w tym roztworze, wygniatając ją ręką co 10 min. po 10 razy. Po upływie ½ godz. dodaje się 7,5 cm kwasu octowego lodowatego na litr roztworu i w sposób wyżej opisany wygniata się próbkę dalej co 10 min. przez ½ godz.; następnie wyjmuje się próbkę, wygniata i, nie spłukując, suszy się ją w zwyczajnej temperaturze. Barwa nie powinna się zmienić zaś biała wełna i bawełna nie powinny się zafarbować.

f) Ilość nitek w 25 mm. i splot.

Liczenie nitek odbywa się przy pomocy zwykłej lupy tkackiej lub specjalnego aparatu do liczenia nitek lub wreszcie inną ścisłą metodą. Liczyć należy nitki conajmniej w trzech różnych miejscach zwoju w osnowie i wątku oddzielnie. Średnia arytmetyczna służy do określenia przeciętnej ilości nitek w osnowie i wątku, przyczem sukno, wykazujące brak tylko jednej nitki, może być przyjęte, jeśli odpowiada wszystkim innym warunkom technicznym.

Tak przy liczeniu nitek, jakoteż celem zbadania splotu, usuwa się przykrywę sukna przez wytarcie lub opalenie, aby nitki i splot były widoczne.

g) Ważenie.

Próbne zwoje waży się na dokładnej wadze dziesiętnej celem stwierdzenia, czy ciężar ich zgadza się z ciężarem, wpisanym przez dostawcę na przyczepionej do zwoju kartce, uwzględniając ciężar tektury zwoju. Oprócz tego ma ważenie na celu znalezienie podstawy do obliczenia ciężaru 1 m. bież. (pkt. h) i dlatego sztuki ważone powinny mieć normalny procent wilgoci (13%) oraz nie zawierać żadnych zanieczyszczeń.

h) Ciężar 1 m. bież.

Dla określenia ciężaru 1 m. b. należy po ustaleniu w sposób, podany w punkcie g, wagi netto badanych sztuk zmierzyć całkowitą ich długość oraz określić przeciętną szerokość pomiędzy krajkami przez zmierzenie jej przynajmniej w 10 miejscach z dokładnością do 0,2 cm. Mnożąc zmierzoną długość przez stosunek przeciętnej szerokości sukna do szerokości przepisanej 142 cm, otrzymamy t. zw. długość przeliczoną zwoju. Następnie dzielimy wagę netto zwoju (punkt g) przez długość przeliczoną i otrzymujemy ostatecznie ciężar 1 m. bież. sukna.

W razie wątpliwości co do zawartości wilgoci należy zawartość procentową stwierdzić na próbkach 10 × 10 cm, wyciętych z połowy ilości zwojów.

Sukno powinno mieć przepisowy ciężar 1 m. bież., podany w tabeli rubr. 4), jednakże brak ciężaru do 2% i nadwyżka do 3% nie stanowią przeszkody do odbioru, jeśli sukno wszystkim innym warunkom odpowiada.

Jeżeli sukno jest lżejsze, lecz brak ciężaru nie przewyższa 2%, to należy potrącić z ceny umownej całej partji podwójny procent przeciętnego braku ciężaru badanych próbek, cechując sukno „ze zniżką za ciężar".

N. p. najniższy ciężar przepisowy wynosi 580 gr, przeciętny zaś ciężar badanego sukna przy 13% wilgoci 573,6 gr.

Różnicę w procentach otrzymamy według wzoru

$$\frac{(580 - 574) \cdot 100}{580} = 1{,}03\%.$$

W tym wypadku należy potrącić z ceny umownej całej partji $1{,}03 \times 2 = 2{,}06\%$.

Cecha P. K. P. Ser. Z Nr. 201.

Załącznik do warunków technicznych dostawy sukna i materjałów sukiennych na ubrania mundurowe dla pracowników P.K.P. (Nr. VI/4/12103/30 z dnia 21.VIII-1930 r.)

TABLICA Nr. I.

Nr. kol.	Rodzaj sukna	Skład mięszanki wełn. a)	Ciężar 1 m. b. przy 13% wilgoci	Minimum: Ilość nici w 25 mm.: w osnowie	Minimum: Ilość nici w 25 mm.: w wątku	Minimum: Przeciętna wytrzymałość na rozerwanie paska 5x15 cm. w kg. b): w osnowie	Minimum: Przeciętna wytrzymałość …: w wątku	Minimum: Przeciętna wytrzymałość …: w obydwu kier. razem	Przeciętne wydłuż. przy rozerwaniu w % c): w osnowie	Przeciętne wydłuż. …: w wątku	Przeciętne wydłuż. …: w obydwu kier. razem	Splot	Kolor	Impregnacja	Procent kurczenia się najwyżej	Wykończenie	UWAGA
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	Mundury zwykłe	50% AB 50% C	580—610	38	38	30,0	28,0	61,0	26,0	30,0	59,0	czynowaty łamany	granatowy	nieimpregnowane	3,0	normalne	
2	Płaszcze zwykłe	50% BC 50% C	730—760	35	35	38,0	35,0	77,0	26,0	30,0	59,0	"	"	"	3.0	"	
3	Mundury kondukt.	25% A 25% AB 50% B	580—610	44	44	30,0	28,0	61.0	28,0	32,0	62,0	"	"	"	3,0	"	
4	Płaszcze kondukt.	50% AB 25% B 25% BC	730—760	45	45	36,0	32,0	71,0	28,0	32,0	62,0	"	"	"	3,0	"	
5	Lodeny nakrycie kożuchów	25% AB 50% B 25% BC	630—660	44	44	32,0	29,0	63,0	26,0	30,0	59,0	"	czarne morengo	impregnowane	3,0	"	
6	Lodeny na ciepłe płaszcze	50% B 50% BC	900—940	44	44	40,0	38,0	82,0	26,0	31,0	60,0	"	"	"	3,0	"	
7	Mundury lepsze	50% AA 50% A	580—610	45	45	28.0	28,0	59,0	30,0	35,0	68,0	płócienny	granatowy	nieimpreg.	3,0	z przykrywą zczesaną	
8	Płaszcze lepsze	100% A	780—810	46	46	33,0	30,0	66.0	30,0	35,0	68,0	czynowaty łamany	"	"	3,0	"	
9	Czapki granatowe	80% AB 20% wycz.	480—500	42	42	25,0	20,0	47,0	26,0	32,0	61,0	płócienny	"	"	3,0	"	
10	Czapki czerwone	80% AB 20% wycz.	480—500	42	42	25,0	20,0	47,0	26,0	32,0	61,0	"	czerwony	"	3,0	"	Barwnik kwaśny tego rodzaju jak Euhtsäre Chochenille L/J.G/ i t. p.
11	Wyłogi	80% AB 20% wycz.	350—370	40	40	14,0	10,0	25,0	18,0	20,0	39,0	"	w/g zamów.	"	3,0	"	Barwnik kwaśny tego rodzaju jak Erio echt Fuchsin BL/Geigy/ i t. p.
12	Diagonal czes. na spodnie	przędza czes. 52/2 AI	590—620	120	100	60,0	50,0	15,0	32,0	16,0	50,0	Specjalny jak w uwadze d)	czarny	"	3,0	gładko strzyżone	

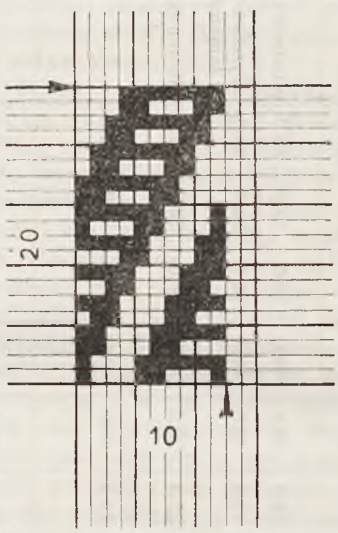
Uwagi:

a) Gatunek wełny (rubr. 3) oznaczony jest literami według klasyfikacji niemieckiej.

b) Tolerancja wytrzymałości w jednym kierunku dopuszczalna jest do 10%, o ile w obydwu kierunkach suma cyfr wytrzymałości odpowiada cyfrom rubryki 9.

c) Jeżeli wydłużenie w jednym kierunku jest mniejsze od cyfr w rubrykach 10 lub 11, to sukno może być przyjęte jeżeli suma cyfr wydłużenia odpowiada cyfrom rubr. 12. Cyfrę rubr. 12 można zmniejszyć o 5% o ile albo waga 1 m. b. osiąga górną granicę przepisowego ciężaru (rubr. 4) albo też wytrzymałość w kierunku za małego wydłużenia przekracza przepisaną wartość (rubr. 7 wzgl. 8) o przynajmniej 10%.

d)



177.

Nr. VI/4/10698/30 z dn. 19 lipca 1930 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy kożuchów.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. podane niżej warunki techniczne dostawy kożuchów.

WARUNKI TECHNICZNE dostawy kożuchów dla pracowników P. K. P.

Wygląd zewnętrzny skóry.

Skóry użyte do wyrobu kożuchów powinny być nowe, najlepszej jakości i pod względem gatunku powinny ściśle odpowiadać zatwierdzonym wzorom.

Do wyrobu kożuchów powinny być używane tylko skóry owcze, jagnięce lub baranie, zimowe i ze zdrowych zwierząt, koloru białego lub ciemnego. Skóry powinny być dobrze wyprawione, wyprawa kuśnierska powinna być czysto-mączna (chlebowa), użycie witryolu lub ałunu jest niedozwolone.

Skóry użyte do wyrobu kożuchów powinny być całe i nie mogą posiadać zbyt wiele łat, które dopuszcza się tylko w miejscach łączenia błamów oraz usuwania łysin lub dziur powstałych podczas wyprawy skór, przyczem ogólna powierzchnia łat przy kożuchu, tak długim jak i krótkim, nie powinna przekraczać 8% całej powierzchni kożucha. Dopuszczalna maksymalna ilość łat dla kożucha długiego nie może wynosić więcej niż 9, a dla kożucha krótkiego 6 łat, przyczem wszywki w miejsce usuniętych pachwin nie liczą się jako łaty. Strona mięsista (liczko) powinna być dobrze wypełniona skórą i nie może posiadać znaków powstałych z zadraśnięć, rozcięcia lub dziur.

Skóry nie mogą być twarde i łamliwe, przeciwnie powinny być jędrne, miękkie, wolne od kurzu i dobrze oczyszczone z obu stron.

Futro nie może mieć żadnych łysin ani znaków wyżarcia przez mole; powinno być gęste, możliwie kędzierżawe, a włos powinien być trwale osadzony (nie obłazić).

Wełna powinna być jednolita i tak mocna, żeby utrzymywała wagę niepokrytego kożucha t. j. przy podniesieniu za jeden pęk (zwój, splot) nie powinna się wyrywać.

Futro powinno być dobrze oczyszczone z tłustości i wełnianego potu oraz wszelkich innych nieczystości jak otrębów, nawozu, odpadków roślinnych i t. d.

Długość wełny przy kożuchach zarówno długich jak i krótkich powinna wynosić 7 — 10 m/m, długość wełny w rękawach powinna być zasadniczo około o połowę krótsza od wełny w pozostałych częściach kożucha.

Wielkość skór powinna być taka, aby kożuch długi wraz z kołnierzem i rękawami był uszyty najwyżej z 12 skór, a kożuch krótki z kołnierzem i rękawami najwyżej z 8.

Wykonanie.

Kożuchy długie kryte. Kożuch długi powinien być kryty suknem, dostarczonem przez przedsiębiorstwo P. K. P., z wykładanym 20 cm. szerokim, licząc od wszycia, kołnierzem barankowym, czarnym lub ciemnym i klapami sukiennemi, z haftką i konikiem do zapinania pod szyją, z dwoma rzędami guzików rogowych lub kościanych, po 5 sztuk z każdej strony na piersiach, z dwiema kieszeniami bocznemi wpuszczonemi, osadzonemi poziomo, nakrytemi klapą oraz z rękawami futrzanemi.

Kożuch powinien być opatrzony z tyłu patką (dragonem), zapinaną na dwa guziki i posiadać z tyłu 30 cm. długie rozcięcie niezapinane. Długość kożucha powinna wynosić od 120 do 135 cm. razem z listwą dolną, 10 cm. szeroką, zrobioną z tego samego co i wierzch materjału.

Kożuchy krótkie kryte. Kożuch krótki powinien być uszyty tak, jak kożuch długi i z tego samego materjału (skóra, sukno i dodatki), z tą jednak różnicą, że powinien być lekko wcięty i bez patki (dragona) i rozcięcia z tyłu.

Długość krótkiego kożucha wraz z listwą dolną, 10 cm. szeroką, z tego samego co i wierzch materjału, powinna wynosić od 90 do 110 cm., zgodnie z wymiarami podanemi w zamówieniu.

Podszywanie spodów pod wierzchy powinno być uskuteczniane trwałemi nićmi bawełnianemi lub lnianemi o wytrzymaołści na rozerwanie nie mniej niż 3 kg. Ilość ściegów na 1 cm. b. powinna wynosić 3 — 4 przy zszywaniu (zestawianiu) błamów, a 4 — 5 przy podszywaniu wierzchów. Tak samo trwale powinny być umocowane dodatki.

Kożuchy powinny być dostatecznie szerokie i tak skrojone, aby po ich zapięciu zachodziły na siebie poły w całej długości, przynajmniej na 15 cm. szeroko. Wogóle szycie kożuchów powinno być staranne: listwy u dołu kożuchów powinny być przyszyte do wierzchów szwem maszynowym. Kożuchy powinny być zaopatrzone w skórzane wieszaki.

Wymiary kożuchów zarówno długich jak i krótkich powinny odpowiadać ściśle wymiarom wskazanym w zamówieniu.

Odbiór.

Każda partja kożuchów powinna być przyjmowana dwukrotnie: pierwszy raz jako futra, t. j. niepokryte jeszcze kożuchy, uszyte ze skór i przygotowane do pokrycia wierzchem, drugi raz jako zupełnie gotowe już, pokryte kożuchy. Futra (podbicia), przyjęte podczas pierwszego odbioru danej partji, powinny być ostemplowane znakiem P. K. P. i pieczęcią dostawcy w pośrodku każdej skóry.

Do pokrycia wierzchu powinny być użyte wyłącznie futra (podbicia), uprzednio przyjęte i ostemplowane.

Do odbioru gotowych kożuchów przedstawia dostawca kożuchy całkiem zeszyte i wykończone, a celem stwierdzenia, że użyte do podbicia futra (błamy) były już przyjęte i ostemplowane, odbiorca przeznacza z pośród przedstawionych do odbioru gotowych kożuchów, nie mniej niż 5% do rozprucia w miejscach przyszycia futra (błamu) do sukna. Rozprucie i ponowne zaszycie kożuchów odbywa się na koszt dostawcy.

Przyjęte i gotowe już kożuchy powinny być po zaszyciu brzegów u dołu i brzegów rękawów opatrzone stemplem P. K. P. u dołu na prawnym brzegu listwy i na kołnierzu pod spodem na suknie, jak również N-rem wielkości.

Kożuchy nie odpowiadające powyższym warunkom odrzuca się, dostawca zaś z tego powodu nie ma prawa do jakichkolwiek odszkodowan.

Kwotę przypadającą za wartość materjału sukiennego odrzuconych kożuchów przedsiębiorstwo P. K. P. potrąca z rachunku dostawcy za dostarczone kożuchy, a w razie dostarczenia przez niego nowych kożuchów wzamian za odrzucone przedsiębiorstwo P. K. P. wyda mu nowy materjał, potrącając mu wartość materjału, jak wyżej, z rachunku.

Cecha P. K. P. Ser. Z. Nr. 225.

ZAWIADOMIENIA:

Unieważnienie biletów.

Unieważnia się bezpłatny bilet okresowy bezimienny kl. II Nr. 97 wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla członka Zarządu Głównego Zjednoczenia Kolejowców Polskich na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj Polskich Kolei Państwowych z terminem ważności do 31 grudnia 1930 r.

Unieważnia się bezpłatny bilet okresowy bezimienny klasy I Nr. 210 wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla urzędnika Wydziału Aprowizacyjnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj Polskich Kolei Państwowych z terminem ważności do 31 grudnia 1930 r.

Unieważnia się bezpłatny bilet okresowy imienny kl. I Nr. 169, wydany przez Ministerstwo Komunikacji Naczelnikowi Wydziału Drogowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj P. K. P. z terminem do odwołania.

Unieważnienie dowodu.

Unieważnia się z powodu kradzieży dowód tożsamości osoby Nr. 2942 wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię Zygmunta Zachaja, woźnego Wydziału Lotnictwa Cywilnego z ważnością do 31 grudnia 1930 r.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 52496. 16.IX.30. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1929 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.

Kożuchy nie odpowiadające powyższym wymaganiom odrzuca się, dostawca zaś z tego powodu nie ma prawa do jakiegokolwiek odszkodowania.

Koszt przypadający za wartość materiału należnego odrzuconych kożuchów, przedsiębiorstwo P. K. P. potrąca z rachunku dostawcy za dostarczone kożuchy, a w razie dostarczenia przez niego nowych kożuchów w zamian za odrzucone przeciwko całości P. K. P. wyda mu nowy materiał potrzebny mu wartość materiału jak wyżej z rachunku.

[illegible] P. K. P. [illegible]

Długość kożucha, mierząc wzdłuż z listwą dolną, 10 cm listwy, z tego zamiast co i wierzch, [illegible] po przeciwnie wysokość od 90 do 110 cm., zależnie od wymiarów podanych w zamówieniu.

Przyszywanie [illegible] powinno być dokonane trwałą nicią bawełnianą i to tak, [illegible] w szerokości [illegible] nie mniej niż 1 cm. Ilość [illegible] 1 cm. [illegible] powinna wynosić 4—5 [illegible], a 4 [illegible] Tak samo trwale powinny być umocowane [illegible].

Kożuchy powinny być uszyte [illegible] i tak [illegible], aby po ich zapięciu zachodziły na siebie [illegible] przynajmniej na 12 cm. [illegible] Wszystkie szwy [illegible] powinny być [illegible] listwy [illegible] powinny być przyszyte do wierzchów szwem maszynowym. Kożuchy powinny być [illegible] w [illegible].

Wymiary kożuchów [illegible] jak i krótkich powinny odpowiadać [illegible] wymiarom [illegible] w zamówieniu.

Odbiór.

Każda partja kożuchów powinna być przyjmowana dwukrotnie, [illegible] jako futra [illegible] i gotowych kożuchów, [illegible] przysposobione do pokrycia wierzchem, [illegible] nie [illegible] pokryte kożuchy. Futra (podbicia) [illegible] pierwszego odbioru [illegible] powinny być ocechowane znakiem P. K. P. i pieczęcią dostawcy w pobliżu każdej skóry.

Do pokrycia wierzchu powinny być użyte wyłącznie futra (podbicia), [illegible] i [illegible].

Do odbioru gotowych kożuchów przedstawia dostawca kożuchy całkiem zszyte i wykończone, [illegible], że użyto do podbicia futra [illegible] przy pierwszym odbiorze [illegible] przedstawiających do odbioru [illegible] kożuchów, nie mniej niż 5% do [illegible] w miejscach przyszycia futra (błamu) do sukna. [illegible] i ponowne zszycie kożuchów odbywa się na koszt dostawcy.

Gotowe już kożuchy powinny być [illegible] brzegów [illegible] i brzegów rękawów [illegible] stemplem P. K. P. a [illegible] po prawym brzegu [illegible] pod spodem na sukno, jak również [illegible].

ZAWIADOMIENIA.

Unieważnienie biletów.

Unieważnia się bezpłatny bilet okresowy bezimienny kl. II Nr. 97 wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla sekcji Zarządu Głównego Zjednoczenia Kolejowców Polskich na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj Polskich Kolei Państwowych z terminem ważności do 31 grudnia 1930 r.

Unieważnia się bezpłatny bilet okresowy bezimienny klasy I Nr. 211 wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla urzędnika Wydziału Agrotechnicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj Polskich Kolei Państwowych z terminem ważności do 31 grudnia 1930 r.

Unieważnia się bezpłatny bilet okresowy imienny kl. I Nr. [illegible] wydany przez Ministerstwo Komunikacji Naczelnikowi Wydziału Drogowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj P. K. P. z terminem do odwołania.

Unieważnienie dowodu.

Unieważnia się z powodu kradzieży dowód tożsamości osoby Nr. 2961 wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię Zygmunta Zachała, woźnego Wydziału [illegible] z ważnością do 31 grudnia 1930 r.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

[illegible]

[illegible] Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 [illegible]

Pojedynczy numer — [illegible] 50.